

# Honorar-Norm für Arbeiten der Ingenieure

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **21/22 (1893)**

Heft 12

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-18181>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

$$\eta_s = \frac{1/2 (2 P_p - J W_L) J - (A_H + A_F + A_R) - J^2 W_m}{1/2 (2 P_p - J W_L) J}$$

Hiebei muss berücksichtigt werden, dass bei gleichdimensionierten Primär- und Sekundärmaschinen die Leerlaufarbeit infolge der niedrigeren Tourenzahl dieser letztern kleiner ausfällt als für die Primärdynamos; der Reduktionsfaktor für  $A_R$  ist proportional der Tourenzahl, während derjenige für  $A_H$  und  $A_F$  sich durch Interpolation aus den mitgeteilten Bremsresultaten ergibt. Die Zahlenwerte für  $\eta_s$  finden sich in der letzten Kolonne der vorstehenden Tabelle.

Hieraus resultiert schliesslich die Grösse der an den Wellen der Sekundärstation verfügbaren Kraft, sowie der Nutzeffekt der ganzen Uebertragung.

Kraftverbrauch in Frin villier	Nutzleistung in Biberist	Nutzeffekt der Uebertragung
P. S.	P. S.	%
2 Primär- und 2 Sekundärmaschinen.		
131,—	95,9	73,2
166,5	123,5	74,2
192,8	144,—	74,7
258,8	190,8	73,7
341,6	146,2	72,1
393,4	277,4	70,5
1 Primär- und 1 Sekundärmaschine.		
96,4	61,3	63,6
170,8	100,3	58,7

*Mechanische Bestimmung des Gesamtnutzeffektes.* Da die vorstehenden Resultate auf der Voraussetzung beruhen, dass sich alle vier Dynamos genau so verhalten wie die untersuchte Primärmaschine, so wurden einige Wochen nach der Inbetriebsetzung der Uebertragung zur Kontrolle noch *Bremsversuche* angestellt.

Aus den bereits früher in Frin villier vorgenommenen Bremsproben ist bekannt, welche Kraft bei einer bestimmten Beaufschlagung der Turbine und bei normalem Wasserstand im Kanal an die Primärdynamos abgegeben wird; es lässt sich somit aus der in Biberist verfügbaren Kraft unmittelbar der Gesamtnutzeffekt der Uebertragung berechnen. Leider erlaubte es weder die Bremseinrichtung, noch der infolge anhaltender Trockenheit in der Scheuss eingetretene niedrige Wasserstand, die Maximalleistung zu ermitteln, denn die übrigbleibende Kraft genügte knapp, um abwechselnd eine der beiden Primärmaschinen bei 308 Touren mit 3600 V. und 36 Amp. = 130 *kws* voll zu belasten; dessenungeachtet war es von Interesse, wenigstens zu erfahren, welche Nutzleistung unter den ungünstigsten Verhältnissen in Biberist noch mit Sicherheit verfügbar ist, weil zu Zeiten kleiner Wasserstände in der Scheuss in der Regel auch die Emme am wenigsten Wasser führt und die transmittierte Kraft alsdann den grössten Wert besitzt.

Die beistehende Tabelle enthält die gefundenen *Bremsresultate*.

Primärstation		Sekundärstation	
Beaufschlagung der Turbine	Nutzleistung	Nutzleistung an der Transmission	Nutzeffekt der Anlage
Zellen	P. S.	P. S.	%
4	38	20,1	53,—
8	92	59,—	64,2
12	142	95,—	67,—
16	190	128,3	67,6

Die zu den einzelnen Versuchsreihen gehörigen Zahlen, aus denen die Mittelwerte der III. Kolonne abgeleitet wurden, zeigen unter sich Abweichungen bis zu 7%, was zum Teil von der allen Bremsversuchen mehr oder minder anhaftenden Unsicherheit, teils von dem Umstand herrühren mag, dass die Tourenzahl der Turbine während der Versuche nicht konstant blieb.

Es ist jedoch zu bemerken, dass die so gefundenen Nutzeffekte, welche das Verhältnis aus gebremster und absorbiertes Arbeit darstellen, noch korrigiert werden müssen, um daraus den wirklichen Nutzeffekt der elektrischen Anlage allein zu erhalten; denn erstlich war der Widerstand der Uebertragsleitung während der Proben infolge hoher Lufttemperatur und Insolation um etwa 8,9% grösser als bei der Berechnung angenommen wurde, was bei den erreichten Belastungen eine Verminderung des Gesamtnutzeffektes um 1,0—1,2% bewirkte. Im Weiteren wurde ein Teil der transmittierten Kraft für den Antrieb der Holiändertransmission verbraucht, welche nicht losgekuppelt werden konnte. Die Rechnung zeigt, dass bei einem approximativen Gewicht der Transmission inklusive Riemenscheiben, Kuppelung und Bremse von 2200 *kg* und einem Wellendurchmesser von 110 *mm* in den Lagern mindestens 1,75 P. S. verbraucht worden sind, wenn der Reibungskoeffizient für die neuen, noch nicht eingelaufenen Lager zu 0,6 angenommen wird. In Wirklichkeit kann der Verlust in der Transmission noch bedeutend grösser gewesen sein, da es sich erst nachträglich herausstellte, dass die Lager-Schmierung während der Versuche ungenügend war.

Geht man indessen nur von dem Werte 1,75 P. S. aus, so folgt mit Sicherheit, dass an den Wellen der Sekundärmaschinen bei 15° Lufttemperatur jedenfalls 61,85 P. S. bzw. 132,55 P. S. effektiv vorhanden sein müssen, wenn die Turbine 92,5 P. S. bzw. 190 P. S. an die Generatoren abgibt. Nach den im Lieferungsvertrag enthaltenen Garantien sollen dagegen die Sekundärmaschinen 65 P. S. bzw. 180 P. S. leisten, wenn die Generatoren 97 P. S. bzw. 260 P. S. absorbieren. Diesen Beziehungen entsprechen aber folgende Nutzeffekte, aus denen hervorgeht, dass die

Nutzleistung der Turbine	92,5	97,—	190	260	P. S.
Gebremster	66,8	—	69,7	—	%
Garantierter	—	67,—	—	69,2	"
an den Wellen der Sekundärmaschinen.					

elektrische Anlage den vertraglichen Bedingungen entspricht, dass es dagegen noch weiterer Versuche bedarf, um entscheiden zu können, woher die Differenz rührt, welche noch zwischen den aus elektrischen Messungen abgeleiteten Resultaten und den durch Bremsen gefundenen besteht.

Welches übrigens auch das schliessliche Ergebnis in dieser Frage sein mag, es wird an der Thatsache nichts ändern, dass die Krafttransmissionsanlage der Papierfabrik Biberist eine hervorragende Leistung und zugleich wieder einen namhaften Fortschritt auf dem Gebiete der Gleichstromübertragung darstellt, welcher der schweiz. Elektrotechnik zur Ehre gereicht.

### Honorar-Norm für Arbeiten der Ingenieure.

In der ersten Tabelle des kurzen Auszuges, den wir in unserer letzten Nummer aus der Vorlage des Central-Komitees veröffentlicht haben, ist folgendes zu berichtigen: Es sollte jeweilen in der 2., 4., 6. und 8. Zeile von oben heissen:

+ 6,5%	des Mehrbetrages über	40 000 Fr.	anstatt	4 000 Fr.
+ 5,2%	"	200 000	"	14 400
+ 4,2%	"	400 000	"	24 800
+ 4,0%	"	1 000 000	"	50 000

Wir bedauern es aufrichtig, dass gerade in dieser wichtigen Frage ein solcher Verstoß vorgekommen ist und möchten nur hoffen, dass dadurch nicht etwa zum Nachteil des Entwurfes Unklarheit geschaffen worden sei.

Um allen Zweifeln zu begegnen, lassen wir hier noch das Schema, genau wie es in dem betreffenden Entwurf steht, folgen:

Das Honorar wird für die I. Klasse nach folgendem Schema bestimmt:

Grösse der Bausumme in Fr.	Honorar in Franken.
40 000	4 000
über 40 000 bis 200 000	4 000 + 6,5% d. Mehrbetrags über 40 000
200 000	14 400
über 200 000 bis 400 000	14 400 + 5,2% d. Mehrbetrags ü. 200 000
400 000	24 800
über 400 000 bis 1 000 000	24 800 + 4,2% d. Mehrbetrags ü. 400 000
1 000 000	50 000
über 1 000 000	50 000 + 4% d. Mehrbetrags ü. 1 000 000

## Die neue Falten-Zugbrücke in Chicago.

Von Prof. W. Ritter.

In der Nähe des Geschäftsmittelpunktes von Chicago mündet der Chicago-River in den Michigansee. Er ist innerhalb der Stadt meist 40—60 m breit und auf eine Länge von etwa 30 km schiffbar. Nicht weit von seinem Ausflusse spaltet er sich in zwei Arme und teilt dadurch die Stadt in einen südlichen, einen westlichen und einen nördlichen Teil. Unzählige Drehbrücken überschreiten den Fluss. Sie bilden eine Musterkarte verschiedener Anordnungen. Die einen sind für Strassen-, die andern für Bahnverkehr eingerichtet, die einen aus Holz, die andern aus Eisen hergestellt. Die einen werden von Hand, die andern mit Dampf betrieben, eine einzige bis jetzt elektrisch. Alle sind symmetrisch gebaut, mit einem Drehpfeiler in der Mitte. Der Raum, der beim Öffnen frei wird, ist daher für grössere Schiffe kaum genügend.

Vor kurzem ist etwas südlich vom Geschäftsviertel eine neue bewegliche Brücke nach einem durchaus abweichenden und neuen System gebaut worden, eine Zugbrücke mit zwei Brückentafeln, die jedoch beim Heben in eigentümlicher Weise zusammenknicken, ungefähr wie wenn ein Blatt Papier gefaltet würde. Der Erbauer nennt daher auch sein Bauwerk „Faltenbrücke“ (Folding Bridge).

Die Abbildungen auf S. 82, 83 u. 84 geben von der Einrichtung der Brücke eine ziemlich deutliche Vorstellung\*). Sie zeigen die Brücke im geschlossenen, im halb und ganz geöffneten Zustande. Die freiwerdende Oeffnung hat eine Weite von 24 m. An diese Oeffnung schliesst sich links und rechts je eine kleinere, mit einem Blechbalken überbrückte Oeffnung an. Die lichte Strassenbreite beträgt etwa 11 m. Die eisernen Portale sind etwa 14 m hoch. Auf jeder Seite der Brücke steht in einem kleinen Häuschen eine 10-pferdige Dampfmaschine. Diese setzt eine Gallische Kette in Bewegung, die den hinteren Teil der Brückentafel, an dem ein Gegengewicht hängt, nach unten zieht. Hierbei knickt die Tafel von selbst zusammen. Ihr vorderes Ende hängt an einem langen, kettenförmigen Zugbande und bewegt sich in einem Kreisbogen nach unten. Ein zweites Zugband unterstützt die Knickstelle, ist aber nur bei geschlossener Brücke in Thätigkeit. Die Spannkette, die vom Portal nach hinten läuft, ist im Mauerwerk verankert. Bei ganz geöffneter Brücke stehen die beiden Teile der Brückentafel nahezu lotrecht.

Der Vorteil dieser neuen Einrichtung besteht darin, dass der Schwerpunkt der Brückentafel sich lotrecht nur wenig verschiebt; die zur Bewegung nötige mechanische Arbeit ist daher geringer, als bei der für Zugbrücken sonst üblichen Anordnung. Ferner bietet die gefaltete Tafel beim Öffnen dem Winde weniger Angriffsfläche dar. Die beim Öffnen aufzunehmende Arbeit ist genau berechnet und das Gegengewicht danach angeordnet worden. Für gewöhnlich genügt eine Pferdekraft, um die Reibungswiderstände zu überwinden und die Ungleichheiten in gewonnener und verlorener Arbeit auszugleichen; um aber auch bei Wind

\*) Die Bildstöcke sind nach Photographien angefertigt, die ein in Chicago lebender Zürcher, Herr Karl Stadler, aufgenommen hat.

öffnen zu können, sind die Dampfmaschinen und die übrigen mechanischen Einrichtungen weit stärker gemacht worden. Die zum Öffnen und Schliessen erforderliche Zeit beträgt nur wenige Minuten.

Ob sich das neue System bewähren wird, muss die Erfahrung zeigen. Zu befürchten steht, dass sich einzelne Teile rasch abnutzen werden und dass die Brücke in geschlossenem Zustande nicht den gewünschten Grad von Steifigkeit besitzt.

## Miscellanea.

**Kunsthistoriker-Kongress.** Vom 25. bis 27. dies findet in Nürnberg der erste kunsthistorische Kongress statt, der den Anfang zu einer Reihe weiterer periodischer Zusammenkünfte bilden soll. Neben der Beratung der Satzungen wird ein Antrag auf Gründung eines Institutes für neuere Kunstforschung, sowie eine Reihe von Vorträgen das Interesse der Teilnehmer in Anspruch nehmen. Besondere Beachtung verdient vornehmlich der von Dr. Bodenstein in Wien angekündigte Vortrag: „Ueber Wege und Ziele des Kunstunterrichtes an technischen Hochschulen und verwandten Lehranstalten.“

**Pariser Weltausstellung von 1900.** Noch ist die Chicagoer Ausstellung nicht zu Ende und schon erscheint im „Journal officiel“ der französischen Republik das offizielle Dekret über die Organisation der für 1900 in Aussicht genommenen Weltausstellung zu Paris. Die Anordnungen weichen nur wenig von denjenigen der letzten Pariser Weltausstellung von 1889 ab, die sich ja sehr gut bewährt haben.

**Deutscher Verein für den Schutz des gewerblichen Eigentums.** An der bereits in Nr. 5 erwähnten, am 16. und 17. Oktober in Nürnberg stattfindenden Hauptversammlung genannten Vereins werden Vorträge halten: Ing. Pieper aus Berlin über die Staatenunion, Prof. Kohler aus Berlin über die Entwicklung des gewerblichen Rechtsschutzes in den letzten Jahren, Sekretär Wunder aus Nürnberg über den Warenzeichengesetzentwurf und Sekretär Herrl aus Chemnitz über Musterschutz.

**Die Generalversammlung der deutschen Geschichts- und Altertums-Vereine** findet dieses Jahr vom 21. bis 25. dies in Stuttgart statt. Es werden in den Verhandlungen die Fragen des Denkmalschutzes und der Herausgabe historischer Grundkarten für Deutschland zur Behandlung kommen. Der Verband zählt zur Zeit 117 Vereine mit zusammen rund 30 000 Mitgliedern.

**Der Verband der Elektrotechniker Deutschlands** hält seine I. Jahresversammlung vom 27. bis 30. dies in Köln ab.

## Konkurrenzen.

**Jonas Furrer-Denkmal in Winterthur.** (Bd. XXI S. 104, Bd. XXII S. 49.) Da keiner der vier prämierten Entwürfe zur Ausführung empfohlen werden konnte und ein nachträglich herangezogenes Projekt eines Winterthurer Künstlers ebenfalls nicht zu befriedigen vermochte, beschloss der dortige Kunstverein, die vier mit Preisen bedachten Bewerber einzuladen, ihre Entwürfe im Sinne der vom Preisgericht gemachten Ausstellungen umzuarbeiten, wobei dann der besten Arbeit die Ausführung übertragen würde. Sollte abermals keine der vier Arbeiten befriedigen, so soll den Bewerbern für ihre weiteren Bemühungen eine Entschädigung bis auf total 600 Fr. ausgesetzt werden.

**Gerichtsgebäude und Untersuchungsgefängnis in Gotha.** Auf deutsche Architekten beschränkter Wettbewerb. Termin: 15. Jan. 1894. Preise: 5000, 3000 und 1000 Mark. Bausumme: 450 000 Mark. Verlangt werden *skizzenhafte* Zeichnungen im Masstab 1:100 (!). Im Preisgericht sitzen: Prof. Ende (Berlin), Oberbaurat Weltzien (Darmstadt), Oberbaurat Direktor Licht (Leipzig), Baurat Eberhard (Gotha) und Oberbaurat Hartmann (Koburg). Programme etc. sind kostenfrei zu beziehen von der Registratur des Departements III des herzoglichen Staatsministeriums zu Gotha.

**Donau-Brücken in Budapest.** (S. 49 und 70 d. B.) Die Profilzeichnungen mit dem Ergebnis der Probebohrungen sind nunmehr herausgekommen und können an den genannten Stellen nachbezogen, ebenso können die Bohrproben in der Konstruktionssektion des k. ungar. Handelsministeriums in Budapest besichtigt werden.

**Garnisonkirche in Dresden.** (Bd. XXI S. 161.) Der Termin wurde bis zum 1. November erstreckt.

Redaktion: A. WALDNER  
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

## Vereinsnachrichten.

**Gesellschaft ehemaliger Studierender**  
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht auf das Hochbau-Bureau einer grösseren Bahngesellschaft ein jungerer *Architekt* mit etwas Praxis. (908)

Gesucht für ein städtisches Licht- und Wasserwerk ein jungerer *Ingenieur* als Assistent bei Kanalisationen, elektrischer Beleuchtung und Kraftübertragungen. (909)

Auskunft erteilt

Der Sekretär: H. Paur, Ingenieur,  
Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.